

## **OS PORTOS BRASILEIROS NA GLOBALIZAÇÃO: UMA NOVA GEOGRAFIA PORTUÁRIA?**

Danny Mallas

Graduanda no departamento de geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ  
Pesquisadora de Iniciação Científica no Grupo de estudos em Geografia Portuária – Geoportos  
e-mail: danny.mallas@hotmail.com

### ***As três eras do sistema portuário brasileiro***

Como nos demais países sul-americanos, os portos tiveram um papel fundamental no processo de criação das cidades e de organização do espaço econômico que acompanhou a colonização desta região do mundo. No caso do Brasil, as primeiras instalações portuárias serviam ao embarque/desembarque de colonos, escravos e mercadorias. Com o desenvolvimento de um modelo primários exportadores revelavam-se os portos que escoavam a produção referente aos ciclos econômicos brasileiros (pau brasil, açúcar, ouro e prata, etc.). Portanto os portos da época seguiam uma lógica de drenagem, de escoamento da produção das *hinterlândias* regionais. A movimentação portuária então refletia as áreas coloniais que se conectavam com o mercado internacional (ocidental) da época.

Como exemplo disso é possível observar que durante a ascensão da cana-de-açúcar os estados de Pernambuco e Bahia abrigavam os portos de maior movimento e por isso caracterizavam-se por uma organização político-administrativa avançada e valorizada pela coroa Portuguesa, que em virtude do exclusivo colonial restringia a utilização dos portos brasileiros somente a navios lusitanos. Em 1808, a abertura dos portos às nações amigas de Dom João VI constituiu um importante marco para o sistema portuário brasileiro na medida em que significou a inserção dos portos brasileiros às trocas com outras nações que não somente a metrópole.

O ciclo da mineração foi responsável pelo deslocamento do eixo privilegiado do comércio do Brasil colônia do Nordeste para o sudeste, que foi politicamente e administrativamente sancionado pela transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763. Em seguida, a expansão das lavouras de café no estado de Minas Gerais, no Vale do Paraíba fluminense e em São Paulo confirmou a mudança de centro de gravidade do espaço econômico brasileiro. Do ponto de vista da hierarquia portuária, os portos do sudeste passaram a ter então maior representatividade. Nessa mesma época o Porto do Rio de Janeiro se afirmou como o mais importante do país e do Atlântico Sul.

No início do século XX, a expansão da produção cafeeira pelo interior de São Paulo tornou imperativa a modernização da base produtiva. O setor do transportes se beneficiou de projetos para o melhoramento no escoamento da produção e exportação dos grãos de café sob a forma de ferrovias

interior/litoral. O crescimento da cidade de Santos, por exemplo, foi totalmente atrelado a essa estrutura de expansão, cujos investimentos em infra-estrutura da época se fazem presentes até hoje, contribuindo para primazia atual do porto de Santos na hierarquia portuária.

O domínio britânico sobre as economias sul-americanas significativo era ilustrado pela hegemonia sobre os sistemas modernos de escoamento e pelas movimentações registradas a partir do ingresso de produtos manufaturados ingleses no âmbito de um sistema de trocas desigual. Observava-se a evolução do comércio mundial, no que tange a abrangência das trocas entre países centrais e periféricos. No caso brasileiro, o café atraiu uma gama de grandes investimentos, principalmente Britânicos, que permitiram a instalação de ferrovias e vias que facilitassem a acessibilidade terrestre aos portos. A abertura ao capital estrangeiro significou a atração de novos investimentos na tentativa de alcançar a modernização ao modelo primário-exportador. Nessa época observa-se a crescente interligação das nações através do comércio, ou seja, a internacionalização da economia.

Durante seus sucessivos ciclos econômicos, tanto durante o ciclo do café, quanto durante o posterior ciclo da borracha na região norte, antes pouco explorada, o Brasil aprimorou o modelo primário-exportador. Fazem parte dessa evolução algumas medidas de modernização portuária, como as citadas acima, já que a interação mundial se mostrava cada vez mais presente no governo brasileiro.

Nesse momento os portos seguiam uma lógica de escoamento da produção, drenavam os produtos da hinterlândia regional. O porto representava uma extensão final da cadeia da produção, sendo a única porta para a exportação. Apesar dos investimentos e modernização implementados ao setor portuário não houve um acompanhamento da política das autoridades para que se coordenasse de maneira eficaz todo o processo e assim o sistema portuário se mantinha fragmentado e precário (Monié e Vidal, 2006).

As medidas protecionistas adotadas pelas nações a partir do século XX, devido às guerras mundiais e crises financeiras, afetaram o comércio mundial como um todo, desacelerando o processo de integração da economia mundial (Monié e Vidal, 2006). Isso porque as nações que adotaram o método fordista de produção expandiram suas economias na base do desenvolvimento do mercado doméstico. Porém países periféricos como o Brasil operaram sua transição do modelo primário-exportador para a era industrial nessa mesma época. A instalação marcante das empresas multinacionais nessa transição ocorre justamente nos locais cujo mercado consumidor encontra-se em expansão, e onde isso ocorre de maneira mais intensa são nos países periféricos. Ao mesmo tempo o governo brasileiro redefine políticas, planejamentos e realiza investimentos na base produtiva (Becker e Egler, 1998). Em função de todo este processo, o sistema portuário, que havia

entrado em declínio relativo, dada a diminuição das exportações do café, se reacendeu com a industrialização e desenvolvimento de novos pólos de produção. O governo também realizou uma intervenção marcante sobre a legislação portuária que vigorava até então, realizando modificações inclusive na própria administração do setor, antes realizada pelos Estados e depois transferida para a União.

### **Evolução da Legislação Portuária Brasileira Anos 1930-1980**

	Principais medidas, decretos e planos	Principais atribuições dos órgãos e objetivos dos decretos
1934	Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN	Modernização, fiscalização, organização dos portos e da navegação
1934	Decreto 24.559	Novo regime de concessão dos portos aos Estados ou empresas privadas
1934	Decretos diversos 24.447, 24.508, 24.511, etc.	Marco institucional e jurídico: direitos e deveres dos Ministérios; definição dos serviços prestados; uso das instalações portuárias, etc.
1958	Criação da Comissão do Plano Portuário e do Fundo Portuário Nacional	Elaboração de um Plano Portuário Nacional; disponibilidade em recursos financeiros
1963	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN	Descentralização, continuidade da liberação de inversões para o setor, elaboração de planos de desenvolvimento
1965	Criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transporte - GEIPOT	Planejamento em transporte, integração dos planos setoriais
1975	Criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás	Administração e Gestão direta ou indireta - através das DOCAS estaduais - dos portos e das hidrovias

Elaboração F. Monié/GEOPORTOS

Portanto é possível observar que no século XX o quadro institucional regendo o setor portuário foi bastante evolutivo. Dentre os diversos projetos ressaltamos a criação da Portobrás como um marco, pois surge na busca de reorganizar os planos fracassados e recriar a ordem, através da centralização e administração do conjunto dos portos, inclusive de pequenos terminais privativos. Na

época, produtos como o ferro e grãos, entram em ascensão enquanto a expansão do parque industrial nacional acompanha o investimento em portos considerados estratégicos: Paranaguá e Rio Grande – escoamento da produção de soja dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná; Vitória - responsável pelo escoamento da produção do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais e o porto de Santos que se adequou a expansão da indústria paulista e ao novo padrão imposto pelo sistema marítimo mundial dada a criação do contêiner (instrumento que depende de modernas condições tecno-operacionais).

Através da importação de insumos e da exportação de *commodities* e alguns produtos industrializados, os portos passam a integrar uma nova escala da circulação num momento de maior integração do sistema mundial. Com isso a Portobrás se dedica também a construção de novos portos. Porém não existe verdadeira política portuária nacional e os recursos aplicados no setor são ao mesmo tempo escassos e liberados de forma descontínua e pulverizada (Cocco e Silva, 1999). Por isso, no início dos anos 1990, os gargalos infra-institucionais, burocráticos e operacionais revelam-se dramáticos. Isso tornou o sistema atrasado em relação ao resto do mundo que seguia a tendência à modernização.

### ***O Brasil e a globalização***

O processo de globalização é identificado como o aumento nas esferas de circulação e trocas compreendendo o aumento dos fluxos de mercadorias, pessoas, capital e informações (Monié, 2003). Ao final da década de noventa a modernização no sistema portuário mundial já era latente e a implementação do uso do contêiner impôs transformações ao sistema para assim possibilitar sua inserção à rede logística competitiva (Veltz, 1999). O Brasil realiza sua reforma portuária justamente acompanhando a tendência mundial descrita acima, com o importante marco da extinção da Portobrás, modificando o gerenciamento do sistema portuário brasileiro, bem como observa MONIÉ e VIDAL 2006:

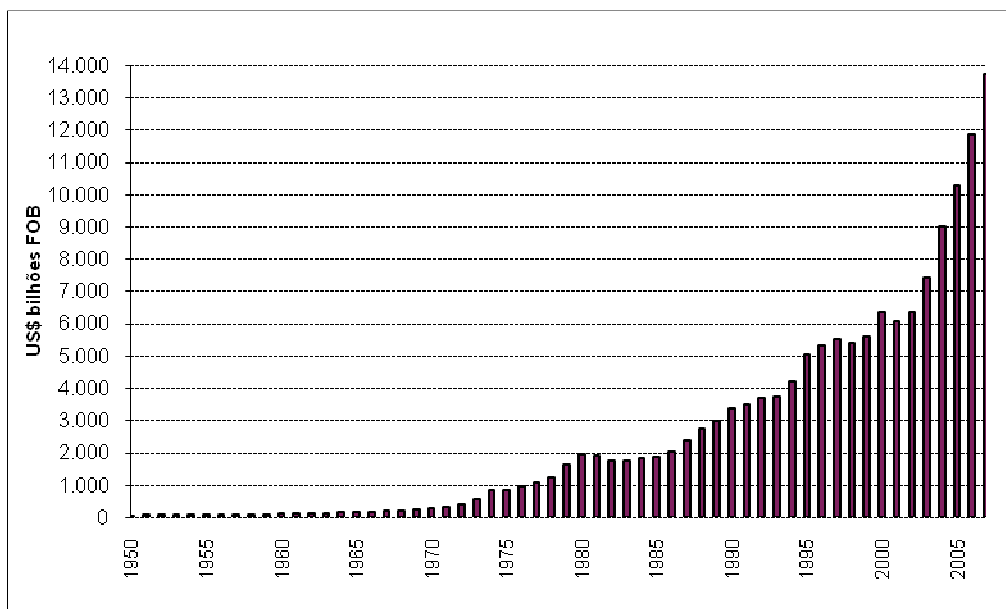
*“Até 1990, o sistema foi orientado e controlado pela Portobrás, quando essa foi extinta pelo governo federal, do então presidente Fernando Collor de Mello, e compreendia portos administrado pela mesma, portos administrados pela companhias Docas, concessões estaduais, concessões particulares e terminais privados. Com a extinção da Portobrás, deflagrou-se uma crise no setor, cujas negociações e articulações políticas redundaram na promulgação da Lei n 8.630/93, que preconizou a modernização do setor. ”*

No Brasil o governo realiza a abertura comercial, tentativa do governo à inserção competitiva dos focos dinâmicos do país na economia mundial (Bacelar, 2000). No setor privado temos em curso uma reestruturação produtiva cunhada nas políticas de orientação da chamada Divisão Internacional

do Trabalho (DIT), que posteriormente tomará novas formas. Contidas na reestruturação temos o fator da desconcentração espacial na medida em que a abertura comercial possibilita novos horizontes para exportação e ao mesmo tempo, por outro lado, temos a concentração agindo nos focos já dinâmicos do país. Para essa nova organização atuam o setor privado (grandes empresas globais) assim como o estado, que adquire papel fundamental para coordenar os impactos gerados pela globalização (Arroyo, 2001).

A abertura comercial modifica principalmente o foco das políticas que se seguem no país já que agora a base econômica voltada para o espaço nacional se volta para a inserção na globalização. Essa inserção se faz principalmente pela atuação de empresas globais que, de acordo com suas estratégias, buscam novos espaços para expandir seus mercados consumidores. A articulação que se percebe é a crescente integração das cadeias produtivas e a consolidação de redes logísticas que abrangem desde a estrutura produtiva até o consumo (Veltz, 1999). O estado nesse novo momento se restringe a uma atuação reguladora e se utiliza de políticas para atrair o investimento privado na tentativa de facilitar a integração competitiva no Brasil no comércio exterior. Ou seja, o país busca integrar-se ao espaço econômico mundial de fluxos que se encontra cada vez mais interligado pelas trocas comerciais como podemos observar no gráfico abaixo:

**Evolução**



**Exportações Mundiais - 1950 a 2007**

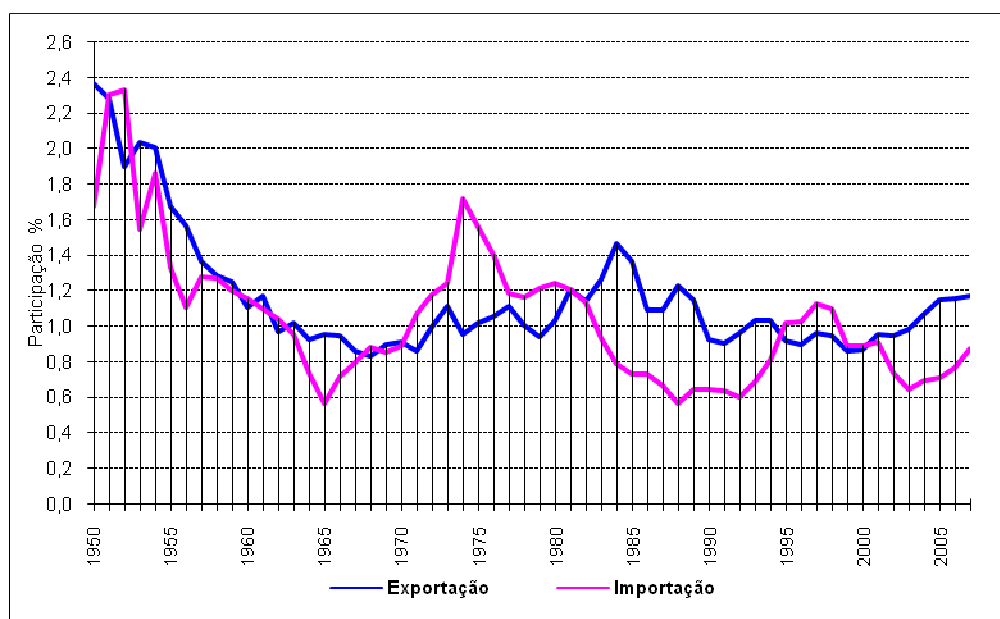
**das**

O gráfico acima só reafirma o novo processo vigente chamado de globalização e ilustra através das exportações mundiais o quadro crescente das trocas comerciais, um dos fatores dessa

integração. No âmbito referente a infra-estrutura o que podemos destacar é a modernização dos setores que viabilizam essas trocas, eliminando diversos gargalos à explosão desse processo.

Essa nova configuração comercial e econômica se reflete diretamente sobre o desempenho brasileiro perante a comunidade internacional. Uma das alterações pode ser observada no quadro abaixo que trata justamente das taxas de importação e exportação brasileiras:

**Participação % do Brasil nas Exportações e Importações Mundiais  
1950 a 2007**



Podemos observar a evolução do quadro das importações e exportações brasileiras desde 1950 que indicam: 1) no longo prazo: queda das duas taxas, com pequenas oscilações contrárias, até 1970. A década de 1950 marca a derrocada da era da “internacionalização da economia” vigente desde os meados do século passado e do modelo primário exportador baseado em trocas exteriores intensas. Em seguida, a era fordista ou da “multinacionalização” é marcada pela implementação de diversas montadoras e fábricas multinacionais que importam alguns insumos, porém escoam a maior parte da produção no mercado interno. (Monié e Vidal, 2006). A participação brasileira no mercado mundial então passa a diminuir. 2) no curto prazo: crescimento da participação da economia brasileira nas exportações e importações mundiais em virtude da relativa fortificação da economia nacional; da expansão da produção de commodities agrícolas e minerais e da participação das indústrias ao processo geral de integração das cadeias produtivas (Veltz, 1999).

O processo de reestruturação produtiva é marcado pela multilocalização da produção através da terceirização. Dessa forma as empresas passam a distribuir-se criando uma matriz e diversas unidades que buscam a otimização de seus recursos e articulam-se em redes, trazendo a idéia proposta por Veltz (1999) da agregação constante de valor aos fluxos que torna própria circulação produtiva. As novas tecnologias da comunicação e da informação, a busca pela a fluidificação das trocas internacionais com a eliminação de barreiras entre nações facilitou, sem dúvida, a integração tanto das redes produtivas como das redes logísticas.

Na medida em que novos espaços foram se somando ao espaço mundial das trocas, o sistema marítimo mundial diante desta nova configuração obtém papel fundamental na interação dentre redes, assim como destaca Monié (2009):

*“Ou seja, às novas arquiteturas produtivas correspondem novas arquiteturas logísticas que diferem profundamente dos sistemas de transporte típicos da era industrial, pois integram numa mesma esfera de circulação, produção multilocalizada/montagem/transporte/distribuição final, tornando a circulação produtiva (Monié, 2003).*

*Os dispositivos logísticos globais se organizam então de maneira a garantir o funcionamento competitivo deste novo espaço econômico mundial. No coração destes sistemas logísticos o transporte marítimo é hoje responsável pelo escoamento de cerca de oito (8) bilhões de toneladas de bens (UNCTAD, 2008) o que representa aproximadamente 80% das trocas internacionais (em volume). ”*

No Brasil essa busca se choca com os chamados gargalos portuários. Num contexto de integração global o Brasil depara-se com um grande atraso em termos burocráticos e operacionais. A precariedade das instalações revela um serviço lento, com baixo nível de segurança. A carga sujeita a inspeção encontra a presença de diversos órgãos federais para liberação, o que gera incompatibilidade na atuação e mais uma vez atraso. Numa nova articulação em rede cuja pontualidade é imprescindível o sistema portuário brasileiro encontra dificuldades para ingressar de maneira competitiva no espaço mundial (Monié, 2001). Com isso a Portobrás, empresa responsável pelo sistema é cada vez mais criticada pela incapacidade de articular políticas de longo prazo para o setor. Com a integração/abertura da economia mundial e as críticas sobre a legislação portuária vigente em 1990 a Portobrás foi extinta e a administração dos portos públicos transferida para o Ministério dos transportes. Porém o que se gerou foi um vazio institucional e a perigosa ausência de ações do estado. Em 1993 foi promulgada a Lei n.8.630/93, chamada Lei de Modernização Portuária, com o objetivo de descentralizar e quebrar com os monopólios presentes, incentivando uma gestão co-participativa e a competitividade entre portos. A esfera estatal mantém-se responsável no âmbito

da infra-estrutura incluindo, por exemplo, sua fiscalização, gestão ambiental e até a promoção comercial dos portos (Barat, 2007). Os terminais são arrendados e o operador portuário se responsabiliza pelo manuseio de cargas assim como por investimentos em equipamentos e instalações. Os operadores são também autorizados a movimentar cargas de terceiros o que permitiu que empresas como a Vale (antiga Vale do Rio Doce) tenham grande desempenho como operadores logísticos. A Lei 9.277/96 completa o quadro de mudanças legislativas quando concede a administração e exploração de portos federais aos estados e municípios, implementando a descentralização pretendida com o Lei de Modernização portuária.

Com todas essas mudanças o sistema portuário acumula avanços para sua inserção competitiva a integração mundial.

### Mapa do sistema portuário brasileiro



Fonte: Antaq



## *Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária?*

### *As mudanças institucionais*

O novo quadro institucional imposto pela Lei de Modernização Portuária fez alavancar o desenvolvimento do setor principalmente impulsionado pela descentralização das tutelas dos portos. Houve, em 2001, a criação da Agência Nacional de Transportes Aquáticos – ANTAQ, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, que tem por objetivo fiscalizar e regular a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária. Busca também estimular a competição entre os operadores. Em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República que busca o desenvolvimento de políticas que fomentem o setor, apoio a infra-estrutura e também a competência da elaboração de plano estratégico para o setor. Portanto, atualmente a estrutura institucional que esse obtém é a seguinte:

### **Nova estrutura institucional nos portos brasileiros**

<b>Instituição</b>	<b>Função e principais atribuições</b>	<b>Membros</b>
Autoridade Portuária	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gerir o patrimônio do porto</li><li>- Promover o desenvolvimento Portuário</li><li>- Controlar as demais entidades públicas e privadas atuantes no porto</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Instituições públicas autônomas</li><li>- Empresas públicas e privadas</li></ul>
Conselhos de Autoridade portuária (CAPs)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regulamentar, racionalizar e otimizar o uso das instalações portuárias</li><li>- Fomentar a ação industrial e comercial do porto</li><li>- Opinar sobre obras, investimentos, aquisições</li><li>- Elaborar mecanismos para a atração de cargas</li><li>- Homologar o valor das tarifas fixadas pela administração do porto</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bloco do Poder Público (Federal, Estadual, e Municipal)</li><li>- Bloco dos operadores portuários</li><li>- Bloco dos trabalhadores</li><li>- Bloco dos usuários do Porto (exportadores, importadores, proprietários de cargas, representante dos terminais)</li></ul>
Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cadastrar, registrar e capacitar os trabalhadores portuários</li><li>- Administrar o fornecimento de mão-de-obra para os operadores</li><li>- Arrecadar junto aos operadores os encargos sociais e previdenciários, bem como a remuneração dos trabalhadores</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Conselho de supervisão (3 membros titulares indicados pelos operadores portuários, pelos trabalhadores e usuários do porto)</li><li>- Diretoria executiva (um ou mais diretores, designados pelos trabalhadores)</li></ul>
Operadores Portuários	<ul style="list-style-type: none"><li>- Melhorar a qualidade dos serviços portuários</li><li>- Otimizar o uso das instalações do porto</li><li>- Reduzir custos portuários</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Empresas privadas</li></ul>

Elaborado por F. Monié e E. Marques/Geoportos

Novo quadro institucional favorece então a descentralização do sistema via a transferência da tutela sobre os portos públicos para os estados e os municípios. No entanto, poucas iniciativas de grande porte neste sentido foram tomadas no Brasil apesar da descentralização ter trazido grandes benefícios para as cidades-portos em países tão diferentes quanto a China, os Países Baixos ou a Bélgica. Aqui, a única experiência relevante foi a municipalização do porto de Itajaí que contribuiu ao mesmo tempo pela expansão da movimentação de contêineres, pela consolidação do centro de exportação de produtos congelados e pelo crescimento da logística portuária geradora de empregos e renda na cidade e no Vale de Itajaí.

### *Mudanças na geografia portuária*

Em virtude do processo de abertura comercial ter gerado um aumento nas importações e exportações, impulsionando o conseqüente crescimento econômico do país e sua inserção na economia mundo a geografia portuária atual reflete, bem claramente, um aumento da atividade portuária em escala nacional.

**Movimentação de cargas nos principais portos brasileiros 1985-2007 1.000 t**  
(cais públicos e terminais privativos)

	<b>Porto</b>	<b>1985</b>	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
1	Tubarão		64.202	72.610	98.671	94.363	104.672
2	Itaquí	2 613	49.468	58.551	85.900	93.833	98.808
3	Itaguaí	15 912	23.910	39.830	67.056	87.719	87.719
4	Santos	28 187	36.339	43.084	71.902	76.297	80.775
5	São Sebastião	31 238	37.140	45.695	47.710	47.686	50.337
6	Paranaguá	12 434	17.635	21.107	29.273	31.985	37.559
7	Aratu	10 743	14.872	18.943	28.397	28.128	30.358
8	Angra dos Reis	25 104	12.479	16.283	14.008	19.590	29.506
9	Rio Grande	11 226	9.683	13.872	17.996	22.428	26.680
10	Belém	9 863	12.219	13.956	20.565	21.135	21.174
11	Rio de Janeiro	23 601	13.487	13.638	15.754	16.568	17.927
12	Vila do Conde	52	3.270	8.161	17.596	17.642	17.642
13	Praia Mole		16.350	13.108	17.765	17.103	17.568
14	S. Fr. do Sul	7 974	11.144	14.404	16.982	17.118	17.099
15	Ponta Umbu		9.785	15.067	15.526	15.963	16.686
16	Porto Alegre	9 060	5.795	10.383	10.540	12.275	14.480
17	Manaus	3 151	4.364.	-	12.888	12.971	11.800
18	Vitória		4.956	-	7.578	7.932	8.105
19	Itajaí	1 005	2.209	2.235	6.544	6.928	7.309
20	Barra do Riacho		1.859	-	5.200	7.198	7.163

Fonte: Antaq, Companhias Docas. Elaborado por F. Monié/Geoportos

### *Evolução da hierarquia portuária*

A tabela acima demonstra a configuração atual da evolução na hierarquia portuária brasileira. É importante ressaltar que a dinâmica do espaço econômico nacional se reflete diretamente nessa configuração. Com a expansão da agricultura moderna para o centro-oeste do país e a expansão da mineração para a Amazônia oriental ocorre a emergência e consolidação de portos voltados para o escoamento de commodities justamente na região norte, como o porto de Itaquí, Vila do Conde, Trombetas. A emergência desses novos terminais se associa a busca pela redução dos custos de transporte da produção. Por outro lado temos a afirmação de regiões tradicionais produtoras de minério, como é o caso de Minas Gerais, que escoam maior parte da sua produção através do porto de Tubarão, atualmente o maior porto exportador de minério de ferro do mundo. A dinâmica no mercado de minérios associada ao crescimento da China beneficia diretamente as regiões produtoras tradicionais, porém, ao mesmo tempo, interfere diretamente sobre a multiplicação de terminais privados, cujo grupo MBX exerce papel de destaque no domínio nacional do setor. Apesar da busca por novas rotas de escoamento da produção, no caso da soja, os portos já consolidados na exportação de *commodities* ainda mantêm suas posições altas no quadro hierárquico brasileiro, como é o caso dos portos de Rio Grande, Santos e Paranaguá (Castillo, 2007).

Na parte sul e sudeste do país os portos mantêm a primazia na movimentação de produtos industrializados, na maior parte dos casos da movimentação de contêineres.

### Movimentação de contêineres 2000, 2005 e 2007 – TEU

	Porto	2000	2005	2007
1	Santos	800.898	2.236.580	2.532.900
2	Itajaí	176.815	642.375	668.521
3	Rio Grande	316.972	666.834	607.275
4	Paranaguá	252.879	420.318	595.261 6
5	Rio de Janeiro	217.333	326.177	387.809
6	S. F. do Sul	168.334	280.915	316.050
7	Vitória	91.738	220.761	267.890
8	Suape	62.822	171.409	237.077
9	Salvador	95.307	208.029	230.270
10	Sepetiba	3.790	187.402	229.742
11	Pecém	-	-	143.667
12	Belém	49.108	47.300	67.141
13	Recife	27.249	64.845	60.309
14	Vila do Conde	53	30.763	28.913
15	Manaus	88.807	75.030	12.095
16	Itaqui	-	-	4.119
17	Tubarão	14.794	444	-
18	Cubatão	-	31.341	-

Fonte: Antaq. Elaborado por F.Monié/GEOPORTOS

A primazia ocorre, pois o parque industrial do país permanece concentrado na região Centro Sul. Houve uma redistribuição interna no sentido da desconcentração espacial, porém salvo de casos específicos da indústria têxtil e de calçados, não houve uma migração generalizada rumo às regiões periféricas. O porto de Santos ilustra o caso, pois por ele transitam mais de 25% do comércio exterior do país. Já o porto de Itajaí em virtude do crescimento da exportação de produtos congelados (suínos e aves) e do dinamismo da região do Vale do Itajaí possui uma expansão comercial muito ativa.

Os portos de Pecém, Suape e Sepetiba expandiram suas atividades em função de altos volumes de investimentos nos anos de 1990. Consolidaram-se como novos centros de recepção e exportação, porém em nenhum dos casos os portos se afirmam como *hub port*.

## Conclusão

Podemos concluir, portanto que a evolução do sistema portuário brasileiro e sua geografia estão associados a evolução do espaço econômico a nível nacional e mundial. É possível destacar três eras de evolução. A primeira ocorre no Brasil colônia cuja exportação de bens primários e exportação de manufaturados esteve a serviço dos diversos ciclos econômicos do país. A segunda relaciona-se com a inserção do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), ao final do século XX, na qual apesar da exportação de bens primários (café) e a importação de manufaturados se manterem, ocorrem mudanças na hierarquia portuária: os portos do Sudeste (Rio de Janeiro e Santos) ocupam o topo enquanto os portos como Recife, Salvador, Manaus ou Belém, entram em declínio. Finalmente a terceira era da inserção do Brasil na economia global, cuja emergência de novos centros de escoamento na Amazônia num contexto de dinamismo das exportações de produtos primários se destaca, porém a geração de riqueza ainda se localiza no Sul e Sudeste do país, onde é inegável a afirmação da primazia do porto de Santos.

## BIBLIOGRAFIA

- ARAÚJO FILHO, J.R. (1969): *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Série Biblioteca geográfica brasileira, Fundação IBGE.
- ARROYO, M.M (2001): *Território nacional e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX*. Tese de Doutorado, USP.
- BACELAR, Tânia. (2000) “Dinâmica regional brasileira” in *Redescobrimdo o Brasil: 500 anos depois*. CASTRO, Iná Elias de, MIRANDA, Mariana, EGLER, Claudio. A G, organização. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BARAT, J – org. – (2007): *Logística e transporte no processo de globalização. Oportunidades para o Brasil*. São Paulo: IEEI e UNESP.
- BRASIL/BNDES. Arrendamentos Portuários. Rio de Janeiro: BNDES, 2001, Cadernos de Infraestrutura no. ° 16
- BECKER, B & EGLER, C. (1998). *Brasil uma nova potência regional na economia-mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- CASTELLS, M. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTILLO, R. A. (2007): *Logística e consolidação de fronteiras agrícolas no território brasileiro*. In: XI Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2007, Bogotá. *Anais do XI Encuentro de Geógrafos de América Latina..* Bogotá, Colômbia: Universidad Nacional de Colombia, 2007.
- COCCO, G. & SILVA, G. *Cidades e Portos. Os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999.
- FARIA, S. *Transporte Aquaviário e a Modernização dos Portos*. São Paulo: Aduaneiras, 1998.

- FERREIRA VIDIGAL, A.A(2007): “O transporte aquaviário: aspectos logísticos”. In BARAT, J org.: *Logística e transporte no processo de globalização. Oportunidades para o Brasil*. São Paulo: IEEI e UNESP.
- GONÇALVES, A e PAULA NUNES, L. A. (2008): *O grande porto. A modernização do porto de Santos*. Santos, Realejo.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.
- MAGALHÃES LACERDA, S. *Navegação e portos no transporte de contêineres*. Revista do BNDES, vol 11, nº22, 2004, pp.215-243.
- MAIA PORTO, M (1999): “Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro”. In COCCO, G. & SILVA, G. *Cidades e Portos. Os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999
- MARTINS PIMENTEL, C (1999): *Evolucion de la gestion portuária brasileña*. Serie Monografias da UNCTAD sobre la gestion de los puertos, Nº16. Nova Iorque-Genebra: UNCTAD.
- MARTNER PEYRELONGUE, C e MORENO MARTINEZ, M.A (2001): *Tendencias recientes en El transporte marítimo internacional y su impacto em los puertos mexicanos*. Publicacion temática, Nº 162, Sanfandila: Secretaria de Comunicaiones y Transportes/Instituto Mexicano del transporte.
- MONIÉ, F. & SILVA, G. (org.). *A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local*. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 2003.
- MONIÉ Frédéric & VIDAL Soraia Maria do S. C. (2006): Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*. Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro, Vol. 40 (6): pp.975-995, Nov./Dez. 2006.
- PRADO JÚNIOR, C (2000): *Formação econômica do Brasil*. Col. Os grandes nomes do Pensamento Brasileiro. São Paulo: PubliFolha.
- SASSEN, S. (1998): *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel.
- UNCTAD (2008): *Review of maritime transport*. Genève/New York, UNCTAD.
- VELTZ, P. (1999): *Mundialización, ciudades y territorios*. Ariel: Barcelona.